STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 70410
15 december
2016

VERKEERSBESLUIT: Aanpassing van de maximumsnelheid op delen van autosnelwegen in beheer van het Rijk

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

BESLUIT

Door het verwijderen dan wel het plaatsen van de borden A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990, met onderborden, de maximumsnelheid op zes autosnelwegtrajecten aan te passen, zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende tabel (zie bijlage bij dit besluit).

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna Wvw) moet een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna BABW), voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw, ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

2. Doel

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland van 120 km/h naar 130 km/h zal worden verhoogd. Middels een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV 1990) is daaraan uitvoering gegeven. Het gewijzigde RVV 1990 is op 1 september 2012 in werking getreden.

Bij het instellen van 130 km/h als maximumsnelheid voor autosnelwegen is het zoveel mogelijk waarborgen van vrijheid van het verkeer (artikel 2 Wvw) als uitgangspunt gehanteerd.

Op snelwegen waar op 1 september 2012, vanwege de verkeersveiligheid, het milieu (geluids- en luchtkwaliteitsnormen) of de natuur, de maximumsnelheid niet verhoogd kon worden, bleef de maximumsnelheid 100 of 120 kilometer per uur of gold 130 kilometer per uur alleen in de avond en in de nacht.

Het uitgangspunt van het nieuwe snelhedenbeleid is: "130 km/h op de autosnelweg is de norm". Dit betekent dat, overal waar dat mogelijk is, de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h wordt gebracht.

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 23 april 2014 (kenmerk RWS-2014/15995/144811) aangegeven dat wanneer de snelheid kan worden verhoogd vanwege veiligheid en regelgeving op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en natuur, dit op een zodanige wijze gedaan wordt dat er steeds langere trajecten ontstaan met één gelijke maximumsnelheid. Door de situatie jaarlijks te monitoren wordt verwacht dat stapsgewijs kan worden doorgegroeid naar een hoofdwegennet waar op ruim 75 procent van het autosnelwegnet permanent of dynamisch 130 km/h gereden mag worden.

Op de onderhavige wegtrajecten geldt een maximumsnelheid van 120 km/h, respectievelijk overdag 100 of 120 km/h en in de avond en nacht 130 km/h.

Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht en natuur) heeft uitgewezen dat het niet langer noodzakelijk is deze uitzonderingen op de algemene maximumsnelheid van 130 km/h te handhaven. Hieronder wordt in paragraaf 3 aangegeven dat de omgevingseffecten ten gevolge van de aanpassingen in de maximumsnelheid geen belemmering vormen.

De voorgestelde maatregelen zullen er toe leiden dat op langere aaneengesloten wegtrajecten éénzelfde maximumsnelheid van 130 km/h van kracht is. Op vier wegtrajecten vervalt het verschil in maximumsnelheid overdag en in de avond/nacht, hetgeen voor de weggebruiker duidelijker is.

3. Omgevingseffecten besluit

3.1. Geluid

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Geluid. Hiervoor is het volgende rapport verschenen: Akoestisch onderzoek op referentiepunten, snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2016: vijf trajecten [juni 2016, DGMR]

Deze is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Algemeen

Voor het onderdeel geluid wordt uitgegaan van het wettelijke regime van hoofdstuk 11 Wet milieubeheer (Wm). Hoofdstuk 11 Wm en onderliggende regelgeving is per 1 juli 2012 van kracht. Voor wegen in het beheer van het Rijk, die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart, gelden geluidproductieplafonds (gpp's). De gpp's geven de geluidproductie aan die het verkeer op een rijksweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de weg gelegen referentiepunten. Het Rijk is, als beheerder van de rijksweg, verplicht om de gpp's na te leven. Indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van de gpp zal het Rijk moeten bezien of de gpp's kunnen worden nageleefd door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van de gpp's.

Akoestisch onderzoek

Uit akoestisch onderzoek, verricht door de adviesbureau DGMR in Den Haag, in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in bovenstaand rapport is gebleken dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h geen overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds met zich meebrengt op referentiepunten gelegen langs de onderzochte wegtrajecten. In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek is het verschil tussen het geldende gpp en de geluidproductie in 2016 (inclusief snelheidsverhoging) inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de verhoging van de maximumsnelheid, op de wegtrajecten als bedoeld in de bij dit besluit behorende tabel, mogelijk is.

3.2. Lucht

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Lucht. Hiervoor is het rapport 'Harmonisering maximumsnelheid Onderzoek luchtkwaliteit wegtrajecten juni 2016 [Royal HaskoningDHV, 23 juni 2016]' verschenen, welke is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Mede door succesvol (bron)beleid is de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen jaren sterk verbeterd, ook langs autosnelwegen. Door het schoner worden van auto's neemt de wegbijdrage van het wegverkeer in de totale emissies steeds verder af. Daarnaast volgde reeds uit de kaartbeelden en de rapportages, opgesteld in het kader van het Milieuonderzoek Uitrol 130 km/h Fase 2 (Rijkswaterstaat, november 2011), dat op de voornoemd wegtraject de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) niet worden overschreden bij een maximumsnelheid van 130 km/h. Ook uit bovenstaand onderzoek naar de effecten op luchtkwaliteit blijkt dat met de snelheidsverhoging onder de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt gebleven.

De luchtkwaliteit (het voldoen aan de normen en het effect van maatregelen) wordt vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) jaarlijks gemonitord. Overigens worden de effecten van de maximumsnelheid verwerkt in de Monitoringstool, het landsdekkende rekenmodel van het NSL. Met dit rekenmodel wordt jaarlijks de verplichte NSL-monitoring uitgevoerd, waarmee wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van het programma tijdig en blijvend worden gehaald.

Op basis van de uitgevoerde milieuonderzoeken wordt geconcludeerd dat de verhoging van de maximumsnelheid mogelijk op de in de bijlage bij dit besluit opgenomen trajecten mogelijk is. De hierboven aangeduide onderzoeken met betrekking tot luchtkwaliteit en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken.

3.3. Natuur

3.3.1 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) is gericht op de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten. De wet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten' die leiden tot aantasting, opzettelijke verontrusting of verstoring van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij potentieel relevante aspecten.

Gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van dit besluit en het ontbreken van piekgeluiden is er geen sprake van overtreding van het verbod op opzettelijk verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Daarom kan een ontheffing op grond van de Ffw achterwege blijven.

3.3.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Weidevogelgebieden

Ingevolge de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) gaat er geen externe werking uit van het NNN (voormalige Ecologische Hoofdstructuur). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van NNN gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing en derhalve kan een beoordeling van effecten van de snelheidsverhogingen op deze gebieden achterwege blijven. Hierbij verdient opmerking dat gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van de verhogingen van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

3.3.3 Natuurbeschermingswet 1998

Doel van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) is het geven van wettelijke bescherming aan terreinen en wateren met bijzondere natuur- en landschapswaarden, waaronder Natura 2000-gebieden, alsmede beschermde natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn reeds zijn of nog worden aangewezen. Voor beide gebieden geldt het beschermingsregime op grond van met name artikel 6 van de Habitatrichtlijn, waaraan met de Nbwet 1998 uitvoering is gegeven. De (ontwerp) aanwijzingsbesluiten van de Natura 2000-gebieden bevatten daartoe onder meer een lijst van soorten en/of habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen. Voor al deze natuurwaarden gelden instandhoudingsdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat het halen of behouden van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht.

Beschermde natuurmonumenten kennen een nationale aanwijzingsgrondslag op basis van natuurschoon, natuurwetenschappelijke betekenis en het voorkomen van dieren en planten. Deze natuurwaarden worden in de aanwijzingsbesluiten als zogenoemde wezenlijke kenmerken beschreven, zonder overigens in concrete doelstellingen te voorzien. De essentie is dat aantasting van de wezenlijke kenmerken dient te worden voorkomen.

Op 1 juli 2015 is de programmatische aanpak stikstofdepositie in werking getreden. In het kader daarvan is het Programma Aanpak Stikstof 2015-2021 opgesteld (kortweg: het PAS). Dit programma heeft betrekking op effecten van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden, die opgenomen zijn in het programma (PAS-gebieden).

Het doel van het PAS is het beschermen en ontwikkelen van kwetsbare, voor stikstof gevoelige natuur, terwijl tegelijkertijd economische ontwikkelingen mogelijk blijven. Het programma bevat hiertoe maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen). Op termijn voorziet het PAS met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering.

Binnen de invloedsfeer van de onderhavige wegtrajecten, zoals deze in de tabel bij dit besluit zijn aangeduid, bevinden zich Natura 2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten. Verstoring door geluid of verslechtering vanwege stikstofdepositie zijn hierbij potentiële relevante aspecten. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is op basis van de Nbwet 1998 beoordeeld of vanwege toename van geluid of stikstof sprake kan zijn van:

1. Natura 2000: mogelijke verslechtering van de kwaliteit van natuurlijke habitats of habitats van soorten, dan wel significante verstoring van soorten;
2. Beschermde Natuurmonumenten: schade voor het natuurschoon, voor de natuur-wetenschappelijke betekenis van het beschermd natuurmonument of voor dieren of planten in het beschermd natuurmonument of die het Beschermd natuurmonument ontsieren.

Hiervoor zijn de volgende rapporten opgesteld, welke zijn in te zien of te downloaden via www.platform-participatie.nl.

1. Natuurtoetsen Verkeersbesluit 130 km/uur - Effectbeoordeling Natura 2000-gebied Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein [22 juni 2016, Sweco], wegtraject A12
2. Natuurtoetsen 130 km/uur Beoordeling mogelijk (significante) effecten op Nederlandse Natura 2000-gebieden, waarop het Programma Aanpak Stikstof van toepassing is [22 juni 2016, Sweco].

Op basis van de uitgevoerde natuurtoetsen is geconcludeerd dat een aanpassing van de maximumsnelheid mogelijk is.

3.4. Verkeersveiligheid

Het huidige autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in een stedelijke omgeving, ontworpen en ingericht op basis van een rijsnelheid van 120 km/h. Achterliggende gedachte hiervan is dat bestuurders met deze snelheid de betreffende weg veilig en comfortabel kunnen berijden. Uit onderzoek is gebleken dat op autosnelwegen, en ook op de in dit verkeersbesluit beschouwde wegtrajecten (zie tabel bij dit verkeersbesluit), de maximumsnelheid, uit oogpunt van verkeersveiligheid, zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht. Zie daarvoor het rapport 'De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid', van de TU Delft van 27 september 2011 en het rapport 'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' van november 2011. Deze rapporten zijn terug te vinden op www.platformparticipatie.nl.

Overigens blijkt er op autosnelwegen geen significant verschil op te treden in risico van ernstige ongevallen tussen wegvakken met maximumsnelheden van 130, 120/130, 120, 100/130 en 100 km/h (bron: Veilig over Rijkswegen 2014, mei 2016).

Op geen van de onderhavige wegtrajecten is sprake van een significant hoger risico op (ernstige) verkeersongevallen en er zijn geen kritische ontwerpelementen.

4. Belangenafweging

Gelet op het hiervoor onder 2 aangegeven beleid en het gegeven dat er geen knelpunten ontstaan met betrekking tot verkeersveiligheid of natuur en met inachtneming van de normen voor luchtkwaliteit en de geluidproductieplafonds (hetgeen geconcludeerd kan worden uit de resultaten van de onderzoeken naar omgevingseffecten onder 3), kan op de wegtrajecten als aangegeven in het dictum, de maximumsnelheid worden aangepast.

5. Gevolgde procedure en gepleegd overleg

Dit verkeersbesluit volgt de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 8 september 2016. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 9 september 2016 tot en met 20 oktober 2016 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn, binnen de termijn, 11 zienswijzen binnengekomen.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, die kan instemmen met de maatregel.

6. Afweging ontvangen zienswijzen

De ontvangen zienswijzen hebben alle betrekking op het voornemen tot verhogen van de maximumsnelheid op de A28 (Tussen de Uithof en Den Dolder - Maarn (5)). Er is een enkele zienswijze ontvangen die betrekking heeft op de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h in het algemeen en er is een zienswijze ontvangen waarin suggesties zijn gedaan voor het wijzigen van de trajecten A28 en de A12 (aanpassen kilometrering).

In de aan dit besluit gehechte Nota van Antwoord (Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Aanpassing van de maximumsnelheid op delen van autosnelwegen in beheer van het Rijk van 5 september 2016) is ingegaan op de zienswijzen. De ontvangen zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen in het besluit.

7. Publicatie

Het onderhavige verkeersbesluit wordt geplaatst in de Staatscourant van 15 december 2016. Van de bekendmaking wordt schriftelijk mededeling gedaan aan diegenen die hun zienswijze op het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht. Het verkeersbesluit, de Nota van Antwoord op zienswijzen en relevante achtergrondrapporten worden op een aantal locaties van Rijkswaterstaat ter inzage gelegd, alsook digitaal aangeboden via www.platformparticipatie.nl.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

namens deze,

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

mr. ing. J.H. Dronkers

MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het verkeersbesluit met bijlagen ligt vanaf 16 december 2016 ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat, op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 16.00 uur. Bij het binnenkomen van een gebouw van Rijkswaterstaat wordt u gevraagd zich te legitimeren.

- Midden Nederland, Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht;

- Noord-Nederland, Zuidersingel 3, 8911 AV Leeuwarden;

- Oost-Nederland, Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem;

- West-Nederland-Zuid, Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam;

- Zuid-Nederland, Zuidwal 58, 5211 JK 's-Hertogenbosch;

Het verkeersbesluit en bijhorende documenten kan ook worden gedownload via www.platformparticipatie.nl.

Beroep

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan door belanghebbenden tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een beroepschrift worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de Rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het beroepschrift woonachtig of gevestigd is. (http://www.rechtspraak.nl/Gerechten/Rechtbanken/).

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

1. de naam en adres van de indiener;
2. de dagtekening;
3. vermelding van de datum en nummer of kenmerk van het besluit, waartegen het beroepschrift zich richt en
4. de opgave van redenen, waarom men zich niet met het besluit kan verenigen.

Digitaal beroep

Digitaal beroep instellen bij de rechtbank is ook mogelijk via http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht. De indiener dient wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD).

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek moet worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de voorgenoemde Rechtbank. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overlegd. Zo mogelijk moet tevens een kopie van het besluit toegevoegd waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoekschrift om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Over de hoogte van dit bedrag, alsmede ten aanzien van de termijn waarbinnen dit bedrag moet worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van de bevoegde rechtbank.

Nadere informatie

Voor inlichtingen over de procedure kunt u contact opnemen met de Directie Participatie, telefoon 070-4568999. Voor overige vragen en/of nadere informatie kunt u bellen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002 of kijken op www.rijkswaterstaat.nl.